

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 13020121150219

UDC_____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

论船舶碰撞油污损害赔偿中非漏油方的
民事责任

Civil Liability of Non-leaking Party in the Claims for
Oil Pollution Resulting from Collision of Ships

连丽红

指导教师姓名: 池漫郊 教授

专 业 名 称: 法 律 硕 士

论文提交日期: 2015 年 3 月

论文答辩时间: 2015 年 月

学位授予日期: 2015 年 月

答辩委员会主席:_____

评 阅 人:_____

2015 年 3 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

内容摘要

海洋环境与人类的生存发展息息相关，为了保护海洋环境，我国一面积极地参加国际公约，一面与时俱进地优化国内立法，以期更有效地防止和处理污染。船舶碰撞引起的油污对海洋环境造成的危害不容小视，当前我国并未出台专项的油污立法，油污问题的法律规定并不完善，司法实践中出现了同类案件不同裁判结果的现象。其中争议最多、法律适用最混乱的就属船舶碰撞油污损害赔偿案件中非漏油方的责任承担问题。学术界对此有三种观点：漏油方先行承担赔偿责任；非漏油方与漏油方按碰撞过失比例承担按份责任；非漏油方与漏油方承担连带责任。最新颁布的最高人民法院《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》（以下简称《船舶油污损害赔偿规定》）为司法审判提供了明确的指引，但还是有些问题没有明确。

本文除了引言和结语外，分为三章，第一章为船舶油污损害赔偿的现有立法及比较分析，介绍我国关于船舶油污损害赔偿的相关规定，并归纳相关规定之间的差异。第二章为船舶油污损害赔偿中非漏油方民事责任的争议焦点评述，先介绍不同观点的理论依据，通过案例加以佐证，继而对不同观点中的争议问题进行分析，并指出该观点在实务运用中的效果和不足。第三章为我国船舶碰撞油污损害中非漏油方民事责任的立法建议，归纳出现行我国立法存在的问题，以及《船舶油污损害赔偿规定》还未明确的问题。在此基础上，笔者就船舶碰撞油污损害赔偿案件非漏油方责任提出相关立法建议。

关键词：船舶碰撞；油污损害；非漏油方；民事责任

ABSTRACT

The marine environment and human survival and development are closely related, in order to protect the marine environment, our country actively participated in the conventions, on the other side keep pace with the times to optimize the domestic legislation, in order to more effectively prevent and deal with pollution. The harm of pollution damage caused by ship collision on the marine environment can not be overlooked. However, our country did not publish special oil pollution laws currently and law of oil pollution problem is not perfect, which results in different judicial practices of similar cases. The academic circles have three kinds of Views: The leaking party to bear the responsibility for compensation; non-leaking party and leaking party bear the responsibility according to the proportion of the collision fault; non-leaking parties jointly and severally liable with the oil spill party. The promulgation of the “Rules of the Supreme People’s Court on the Handling of Cases Concerning Ship Oil Pollution Damage”(hereafter refer to as the “Ship Oil Pollution Compensation Provisions”) provides clear guidance for judicial review, but some problems still exist.

Apart from introduction and conclusion, the paper is divided into three chapters. The first chapter is mainly about existing legislation of the compensation for ship oil pollution damage and comparative analysis and it introduces the relevant provisions of the present compensation for ship oil pollution damage in China, and summarizes the differences between the relevant provisions. The second chapter is mainly about the focus problem of ship oil pollution damage compensation liability of non-leaking party. This part introduces the theory basis of various opinions, which are testified by cases, and then analyzes the controversial issue of various opinions, and points out the effects and deficiencies of the view in the practice. The third chapter provides some suggestions to the related legislation of non-leaking liability in oil pollution damage caused by ship collision in our country, sums up the problems

in our legislation, and some problems in the lasted “Ship Oil Pollution Compensation Provisions” are not clear. On this basis, the author puts forward related legislative proposals on the compensation liability of non-leaking party for oil pollution damage caused by ship collision.

Key Words: Ship collisions; Oil pollution damage; Non-leaking party; Civil liability

厦门大学博硕士论文摘要库

目录

引 言	1
第一章 船舶油污损害赔偿的现有立法及比较分析	3
第一节 船舶油污损害赔偿的现有立法	3
一、国际公约	3
二、国内立法	6
第二节 船舶油污损害赔偿现有立法的比较分析	10
一、归责原则	10
二、免责事由	12
第二章 非漏油方民事责任的争议焦点述评	17
第一节 非漏油方不承担油污损害赔偿责任的述评	17
一、观点概述	17
二、实证分析	18
三、观点评述	21
第二节 非漏油方按碰撞过失比例承担按份责任的述评	22
一、观点概述	22
二、实证分析	23
三、观点评述	25
第三节 非漏油方与漏油方承担连带责任的述评	27
一、观点概述	27
二、实证分析	27
三、观点评述	31
第三章 我国船舶碰撞油污损害中非漏油方民事责任的立法建议	33
第一节 现有立法存在的问题	33
一、法律规定的冲突与法律语言的模糊	33
二、《船舶油污损害赔偿规定》的空白	33
第二节 非漏油方民事责任制度的完善建议	35
一、采用“谁漏油，谁赔偿”原则	35

二、明确“第三人过错侵权”的责任承担	36
三、完善强制责任保险和国内油污基金等保障制度	37
结 语	39
参考文献	40

厦门大学博硕士论文摘要库

CONTENT

Preface.....	1
Chapter 1 The existing legislation and contrast analysis of compensation for ship oil pollution damage	3
Subchapter 1 The existing legislation of compensation for ship oil pollution damage.....	3
Section 1 The International Convention	3
Section 2 The domestic legislation.....	6
Subchapter 2 Comparative analysis of existing legislation on ship oil pollution damage compensation	10
Section 1 The principle of imputation	10
Section 2 Exemption	12
Chapter2 Review of the debate focus of non-leaking party's civil liability	17
Subchapter 1 Review of the point that the non-leaking party shall bear no compensation liability for oil pollution damage.....	17
Section 1 Summary view.....	17
Section 2 The empirical analysis.....	18
Section 3 View review	21
Subchapter 2 Review of the point that non-leaking party bear the compensation liability according to the proportion of blame collision .	22
Section 1 Summary view.....	22
Section 2 The empirical analysis.....	23
Section 3 View review	25
Subchapter 3 Review of the point that non-leaking party and leaking party shall bear joint and several liability	27
Section 1 Summary view.....	27
Section 2 The empirical analysis.....	27

Section 3 View review	31
-----------------------------	----

Chapter 3 Legislative proposals of non-leaking party'civil

liability in collision of ship oil pollution damages in our country

.....	33
-------	-----------

Subchapter 1 The existing problems of the legislation

Section 1 The conflict of legal provisions and the vagueness of legal language	33
--------------------------------------------------------------------------------------	----

Section 2 The deficiencies in “Ship Oil Pollution Compensation Provisions” ...	33
--------------------------------------------------------------------------------	----

Subchapter 2 The improvement suggestions for the civil liability system of the non-leaking party

Section 1 Adopt “who leaks oil, who compensation” principle	35
-------------------------------------------------------------------	----

Section 2 Clear “the third person tort” of responsibility	36
-----------------------------------------------------------------	----

Section 3 Improve the compulsory liability insurance and domestic oil pollution fund security system	37
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Conclusion.....

Bibliography.....	40
--------------------------	-----------

引言

随着建设“海洋强国”这一战略目标的提出，我国一方面致力于提升海洋资源开发能力，实现和维护国家海洋权益；另一方面也积极着手海洋污染的防治，恢复和保持海洋生态平衡。海上油污因其破坏性强、影响面广、治理难度大而成为海洋污染防治中棘手的问题。

海上油污主要由以下三方面原因所致，一是石油开发过程中，钻井平台或采油平台的溢油，如 2011 年 6 月，渤海湾油田发生溢油事故造成了 840 平方公里的海域污染；二是石油运输过程中，船舶泄漏货仓中的石油或船舶碰撞事故所引发的漏油，如 1999 年 3 月，“闽燃供 2”油轮与“东海 209”空载油轮发生碰撞，造成“闽燃供 2”油轮漏油 150 余吨。三是，陆源性的油污损害，即从陆地直接或间接向海洋排放油类污染物或油类污染物经地面设施、设备溢出，^①如 2010 年 7 月发生的大连大孤山输油管道爆炸事故，该事故导致 10 万立方米石油泄漏。

本文所讨论的油污损害是指船舶碰撞事故所引发的货油或燃油泄漏，继而造成的第三方财产损失。船舶碰撞造成的油污损害有可能是单船漏油所致，也可能是双方漏油所致，就泄露的油类而言，可能是持久性油类，也可能是非持久性油类，可能是货油，也可能是燃油，本文仅讨论单方漏油致油污损害的情形。那么在船舶碰撞造成单方漏油致第三方遭受油污损害的情形下，非漏油方该如何承担责任？

非漏油方是否作为油污损害赔偿主体一直是学术界和实务界争论的焦点。目前，我国尚未有关于油污损害赔偿的专项法律，实务操作中，往往是有涉外因素的案件按照我国加入的《1992 年国际油污损害赔偿民事责任公约》（以下简称《1992 年油污公约》）、《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》（以下简称《2001 年燃油公约》）处理；没有涉外因素的案件比照相关环境立法、侵权责任法以及海商法进行处理，且各地法院在法律适用上存在差异。由于国际公约、环境法律法规、侵权责任法、海商法在

^① 张建芬.对船舶油污损害民事责任与陆源油污损害民事责任的比较研究[J].法制与社会,2008,6(下): 48.

归责原则的适用和责任主体的认定上存在巨大差异，如何适用法律将直接影响油污受害人的索赔权利。

本文先对涉及船舶油污损害赔偿的立法进行比较，归纳出它们在归责原则、免责事由上的异同；再评述关于“非漏油方油污责任”的学术争议，分析各观点的价值取向及实务操作中面临的问题；最后分析 2011 年最高院全程颁布的《船舶油污损害赔偿规定》，得出我国的船舶油污损害赔偿体系有与国际公约接轨的趋势，采纳了国际公约“谁漏油、谁赔偿”的归责原则，环境侵权将从传统的海事侵权中独立出来，未直接要求非漏油方承担油污责任。笔者认为接下来的油污专项立法中可以明确漏油方承担第一责任，并通过完善保险和基金制度来保障油污受害人获得完全的赔偿。

第一章 船舶油污损害赔偿的现有立法及比较分析

我国尚无专门的油污立法，船舶油污损害赔偿的规定只是零星地见于相关的法律法规之中，主要有《民法通则》、《环境保护法（1989年）》（以下简称《环保法》）、《海洋环境保护法（2013年）》（以下简称《海环法》）、《防治船舶污染海洋环境管理条例（2010年）》（以下简称《防污条例》）、《侵权责任法》及《海商法》。此外，我国先后加入《1992年油污公约》、《2001年燃油公约》，实践中若出现涉外因素，则优先适用国际公约。

第一节 船舶油污损害赔偿的现有立法

一、国际公约

（一）《1992年油污公约》

1967年3月18日“托利·堪庸”轮在英吉利海峡触礁漏油，造成英国、法国和荷兰海岸大面积污染，当时并没有调整油污侵权的法律，受害人只得到了微乎其微的赔偿。为了解决这一问题，1969年11月29日原政府间海事协商组织在布鲁塞尔召开的海上污染损害法律会议上通过了《1969年油污公约》，后国际海事组织也相继通过了《1969年油污公约》及其若干议定书，本文以1992年议定书为蓝本。

《1992年油污公约》调整的是船舶运载油类溢出所导致的污染损害。该公约第1条对“船舶”做出限定，规定：“‘船舶’为运输散装油类货物而建造或改建的任何类型的海船和海上航行器；但是能够运输油类和其他货物的船舶，仅在其实际运输散装油类货物时，以及在此种运输之后的任何航行（已证明船上没有此种散装油类运输的残余物者除外）期间，才应视作船舶。”公约规定的“油类”特指持久性油类，而不论是作为货物装运在船上，还是作为这类船舶的燃料。在责任主体方面，《1992年油污公约》第3条第1款规定：“除本条第2款和第3款规定者外，在事故发生时的船舶所有人，或者，如果该事故系由一系列事件构成，则第一个此种事件发生时的船舶所有人，应对船舶因该事故而造成的任何污染损害负责。”即船舶所有人承担

油污责任。

在船舶碰撞致单船漏油的情形下，若选择适用国际油污公约，则由船舶所有人承担责任。在此还需明确公约规定的“船舶所有人”是特指漏油方的船舶所有人还是包括非漏油方的船舶所有人？

有学者根据《1992 年油污公约》第 1 条的规定得出：公约所调整的“船舶”应为有“油污危险”和“漏油危险”的船舶，不包括碰撞装运油类船舶的另一肇事船。^①笔者赞同此观点，油污公约开篇第 1 条即对“船舶”做出严格的定义，其后所涉及的“船舶所有人”也应为第 1 条规定的“船舶”的所有人，非漏油方往往不是油轮，不属于油污公约中的船舶。哪怕碰撞双方都是油轮，非漏油方也不应为责任主体，因为油污公约所调整的油污特指船舶溢油造成的油污，船舶所有人应理解为溢油船的船舶所有人。船舶是否漏油决定了该船舶的所有人是否承担责任，将赔偿主体锁定为漏油方，能够高效便捷地挽回油污受害人的损失。漏油是承担油污损害赔偿责任的根据，而不考虑漏油是何外因所致。非漏油方不处于油污损害关系之中，油污公约并未涉及非漏油方的责任问题。

有学者提出油污公约仅为针对船舶所有人的油污损害赔偿请求提供依据，油污受害人仍可以根据一般的法律原则如普通法或民法典等对其他人提起诉讼。油污公约没有排除也无权排除受害人依据其他法律关系（当然包括船舶关系）向非漏油方主张损害赔偿责任。^②笔者赞成此观点，《1992 年油污公约》第 3 条第 4 款规定：“除本公约规定外，不得对船舶所有人提出污染损害赔偿要求。除本条第 5 款另有规定外，不论根据本公约与否，不得对下列人等提出污染损害赔偿要求：（a）船舶所有人的雇佣人员或代理人、或船员；（b）引航员或为船舶提供服务的非属船员的任何其他人；（c）任何承租人（任何类型的承租人，包括光船租船人），船舶经理人或营运人；（d）经船舶所有人同意或根据有关主管当局的指令进行救助作业的任何人员；（e）采取预防措施的任何人员；（f）第（c）、（d）、（e）项中提及的所有雇佣人员

^① 余晓汉.船舶互有过失碰撞所致油污损害的责任主体[J].中国海商法年刊,2000,(11):202.

^② 韩强,何佳.因船舶碰撞引发油污损害之侵权责任[J].东方法学,2009,(6):29.转引自:余妙宏.船舶碰撞责任下因果关系之考量——兼论船舶互有过失碰撞所致油污损害的责任主体[J].中国海商法年刊,2008,18(1).

或代理人，除非损害是由于他们本人有意造成这种损害，或是明知可能造成这种损害而毫不在意的行为或不作为所引起。”上述列明的油污受害人禁止索赔的对象并未包括非漏油方，油污受害人可依据其他法律规定向非漏油方索赔，以保障其损失得到完全的赔偿。

（二）《2001 年燃油公约》

由于《1992 年油污公约》仅调整油轮造成的油污损害，船舶大型化趋势下，非油轮的燃油泄漏同样可能产生油污损害，故《2001 年燃油公约》应运而生。该公约适用于船舶燃料舱燃油溢出导致的污染损害，对船舶的类型没有特殊限制。

《2001 年燃油公约》在很大程度上沿袭了油污公约的制度设计，亦采取“谁漏油，谁赔偿”原则，将漏油船舶所有人确定为责任主体，其第 3 条第 1 款规定：“船舶所有人应对由船上或源自船舶的任何燃油造成的污染损害负责。”由于燃油没有货主，《2001 年燃油公约》没有设立损害赔偿基金制度，比《1992 年油污公约》少了一层保障，故《2001 年燃油公约》扩大了船舶所有人的范围，该公约中的船舶所有人既包括登记所有人，也包括光船承租人、船舶经理人和船舶经营人。

在船舶碰撞油污损害赔偿案件中，若适用《2001 年燃油公约》，则由漏油方承担赔偿责任。但《2001 年燃油公约》并不禁止公约之外的追偿，并未禁止油污受害人基于其他法律规定向船舶所有人以外的责任方索赔。

（三）《1910 年碰撞公约》

船舶碰撞是海运中屡见不鲜的事故，若两个不同国籍的船舶在公海上发生碰撞，会引发管辖权、法律适用等一系列问题。由于各国国内法对船舶碰撞问题的规定悬殊，因而适用何国法律将对碰撞当事人的权益产生巨大影响。为了促进海上运输事业的发展，公正公平地处理船舶碰撞纠纷，1910 年在布鲁塞尔举行第三届海洋法会议上签订了《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》（以下简称《1910 年碰撞公约》），我国也是该公约的参加国。

《1910 年碰撞公约》第 1 条规定：“海船与海船或海船与内河船舶发生碰撞，致使有关船舶或船上人身、财物遭受损害时，不论碰撞发生在任何水

域，对这种损害的赔偿，都应按下列规定办事。”该条点明了公约旨在调整“船舶碰撞”问题。公约第4条第1款规定：“如果两艘或者两艘以上船舶犯有过失，各船应按其所犯过失程度，按比例分担责任。但如考虑到客观环境，不可能确定各船所犯过失的程度，或者看起来过失程度相等，其应负的责任便应平均分担。”可见，公约采用的是过错责任原则，各船按过错程度承担按份责任；过错比例不明时，损害赔偿的责任由碰撞各方平均分担。

在船舶碰撞致油污损害案件中，可否适用碰撞公约？

该公约第4条第2款规定：“船舶或其所载货物，或船员、旅客或船上其他人员的行李或财物所受的损害，应由过失船舶按上述比例承担。即使对于第三者的损害，一艘船舶也不承担较此种损害比例为多的责任。”可否适用碰撞公约，关键在于油污损害是否属于第4条第2款中的“第三者损害”。有观点认为，《1910年碰撞公约》中的第三人财产指第三人的船舶和船上财产，并非指第三人的一切财产损失，所以不包括油污损害。^①笔者认为《1910年碰撞公约》制定之时，因船舶碰撞发生油污的问题不突出，碰撞公约规定的仅是碰撞责任，不可能涉及油污问题，故油污损害赔偿不能适用《1910年碰撞公约》。

二、国内立法

（一）《民法通则》

《民法通则》作为民法领域的基本法律，对民事活动的各个方面都有规定，其中也提及了污染损害的民事赔偿问题。该法第124条规定：“违反国家保护环境防止污染的规定，污染环境造成他人损害的，应当依法承担民事责任。”

从法律条文的字面上看，“污染环境造成他人损害的”，是一个“的”字短语。^②有学者专门对法律条文“的”字短语的句法环境进行研究，得出结

^① 司玉琢,胡正良.《中华人民共和国海商法》修改建议稿条文、参考立法例、说明[M].大连:大连海事出版社,2003.418.

^② “的”字短语由助词“的”附着在实词或短语后面组成,指称人或事物,属于名词性短语。张艳英.立法语言中的“的”字短语研究[D].乌鲁木齐:新疆师范大学,2013.2.转引自:黄伯荣,廖序东.现代汉语(下册)[M].北京:高等教育出版社,2002.41-66.

Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”. Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库